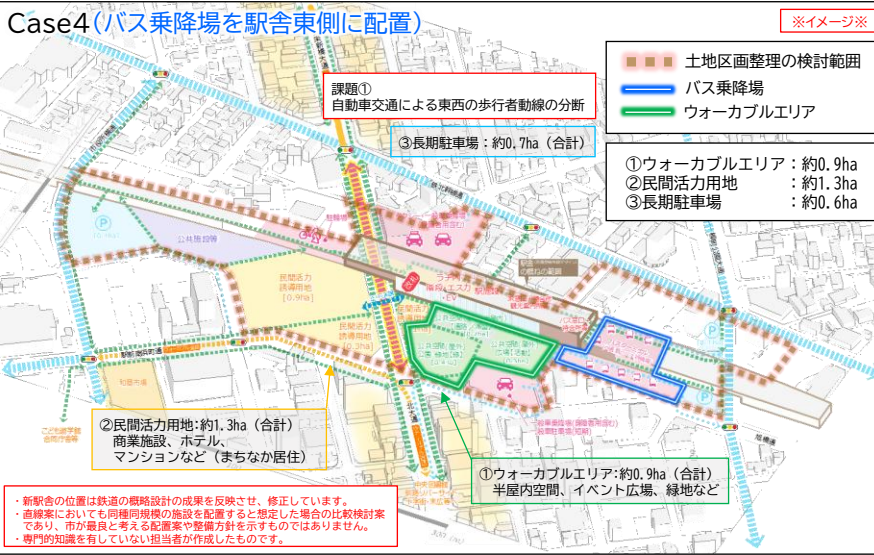
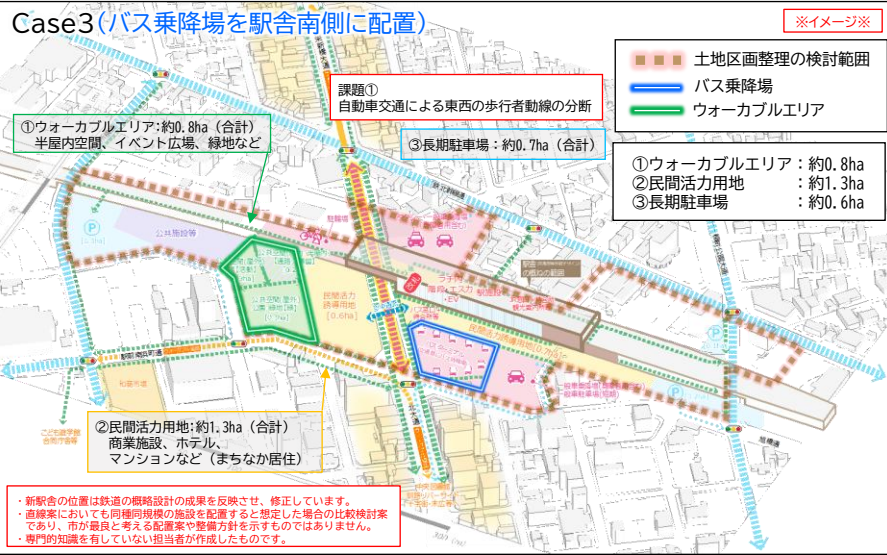
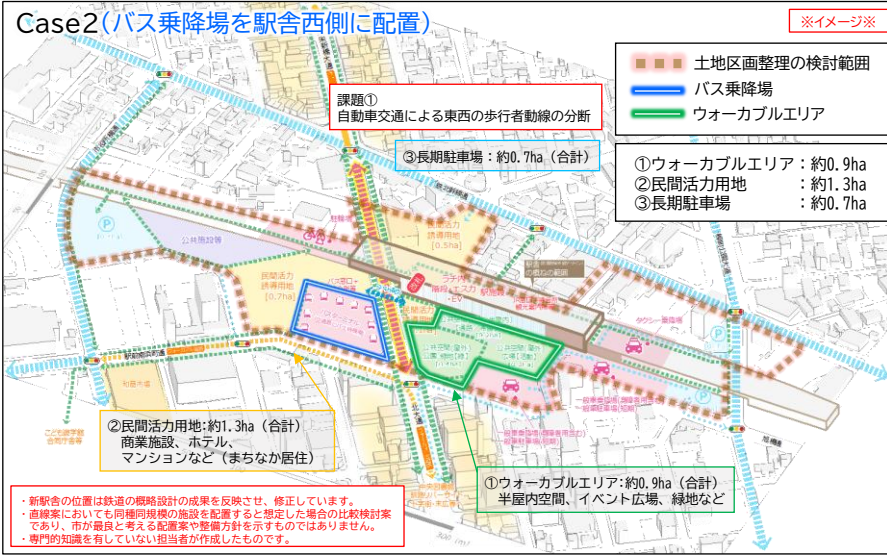
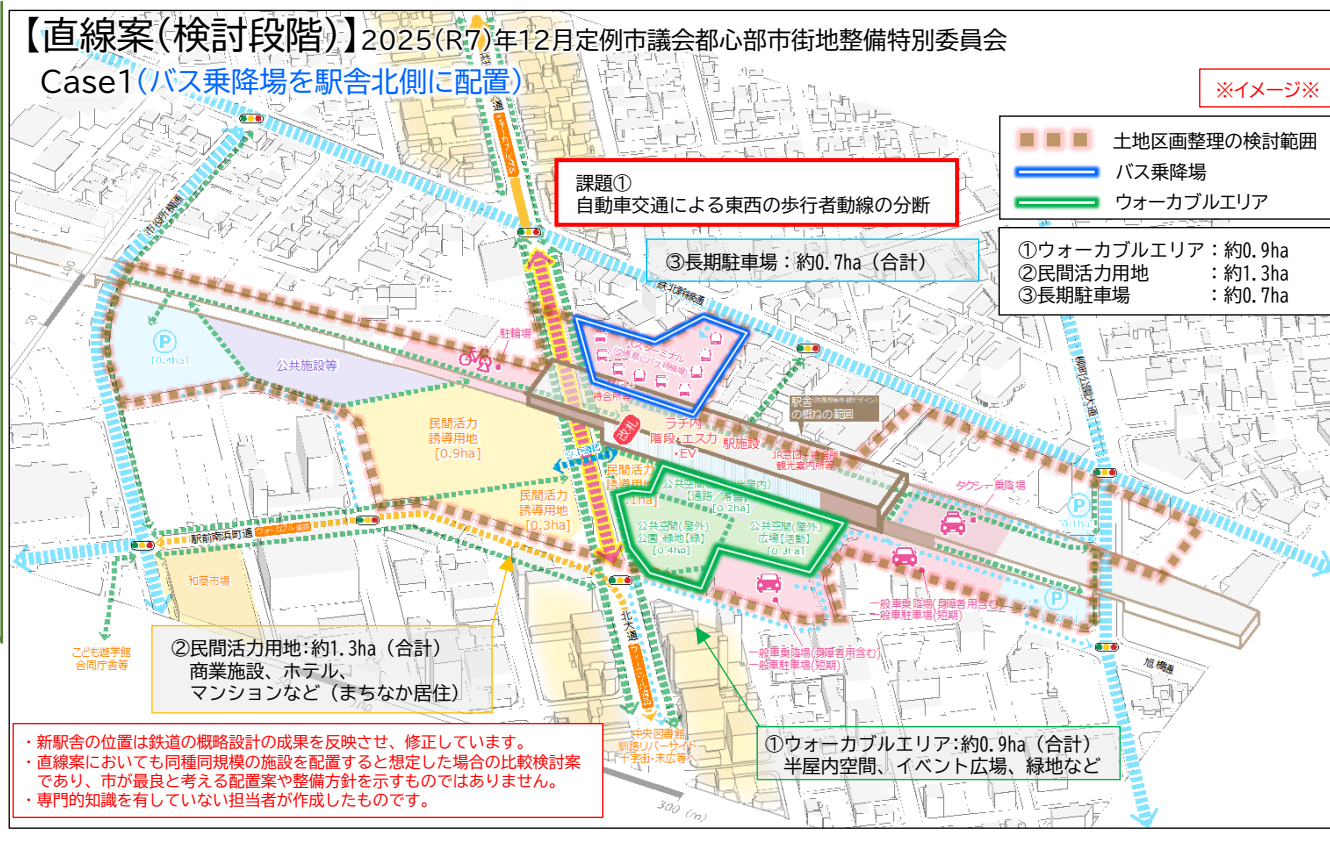
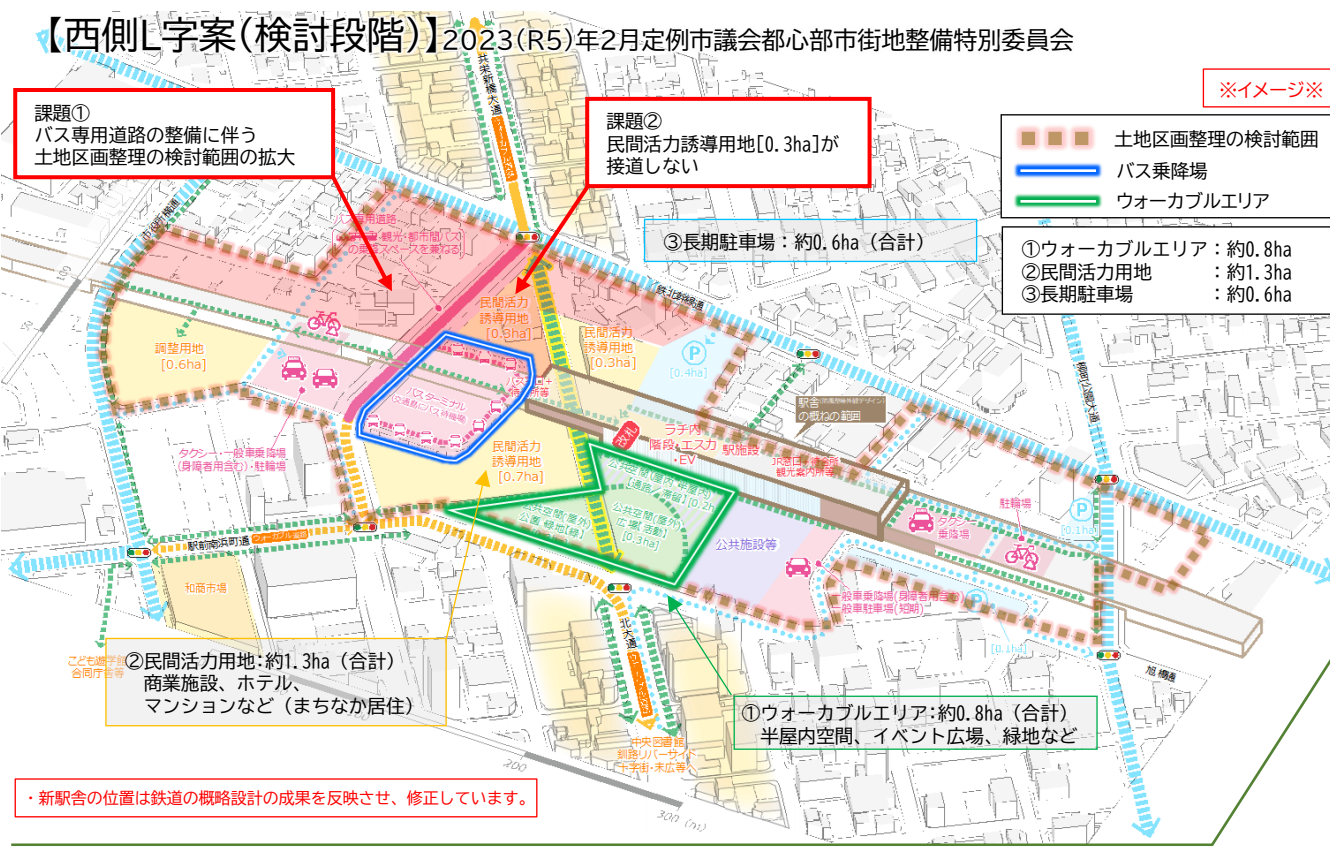


1. 駅周辺の再整備方針(イメージ)



■各案における主なエリア・施設の敷地面積 (単位:ha)

項目	L字案	西側L字案	直線案 Case1(北側)	直線案 Case2(西側)	直線案 Case3(南側)	直線案 Case4(東側)
ウォーカブルエリア	0.8	0.8	0.9	0.9	0.8	0.9
民間活力誘導用地	0.9	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
長時間駐車場	0.9	0.6	0.7	0.7	0.6	0.6
調整用地	0.6	0.6				

【施設配置条件】

①バス乗降場の配置を基に4つのパターンを想定

- ・Case1（バス乗降場を駅舎北側に配置）
- ・Case2（バス乗降場を駅舎西側に配置）
- ・Case3（バス乗降場を駅舎南側に配置）
- ・Case4（バス乗降場を駅舎東側に配置）

②ウォーカブルエリア、民間活力用地などについて西側L字案と比較し、同程度の敷地面積を確保

釧路駅直近の道路線形に関わらず、
事業構想編の方針に基づく施設配置は可能

2. 物価上昇等を踏まえた、およその事業規模の比較

(1) 概略の事業規模 (市独自に算出した事業費をベースに、2035(R17)年度における事業費を簡易的に推計)

(単位:億円)

千円(概算)

年度	2016 (H28)		2035 (R17)				備考
釧路駅直近の 交差道路の線形	L字		西側L字		直線		
項目	事業費	うち 市負担額	事業費	うち 市負担額	事業費	うち 市負担額	
合計	168	56	426	137	402	119	
連続立体交差事業	96	20	311	※2 67	311	※2 67	・設計内容の精査 ・建設コストの上昇
街路事業	25	6	43	10	43	10	・建設コストの上昇
土地区画整理事業	※1 47	※1 30	72	60	48	42	・建設コストの上昇 ・施行区域面積の検討

※1 土地区画整理事業は2020(R2)年度に算出

※2 連続立体交差事業の市負担額については、今後、北海道との協議によって決定される
ここでは、2016(H28)年度と同様に、市の負担割合が最大と想定される1:1で算出している

概略の事業規模は約168億円(H28)から約402億円(R17)に増加

(2) 時点修正の主な概要

① 設計内容の精査

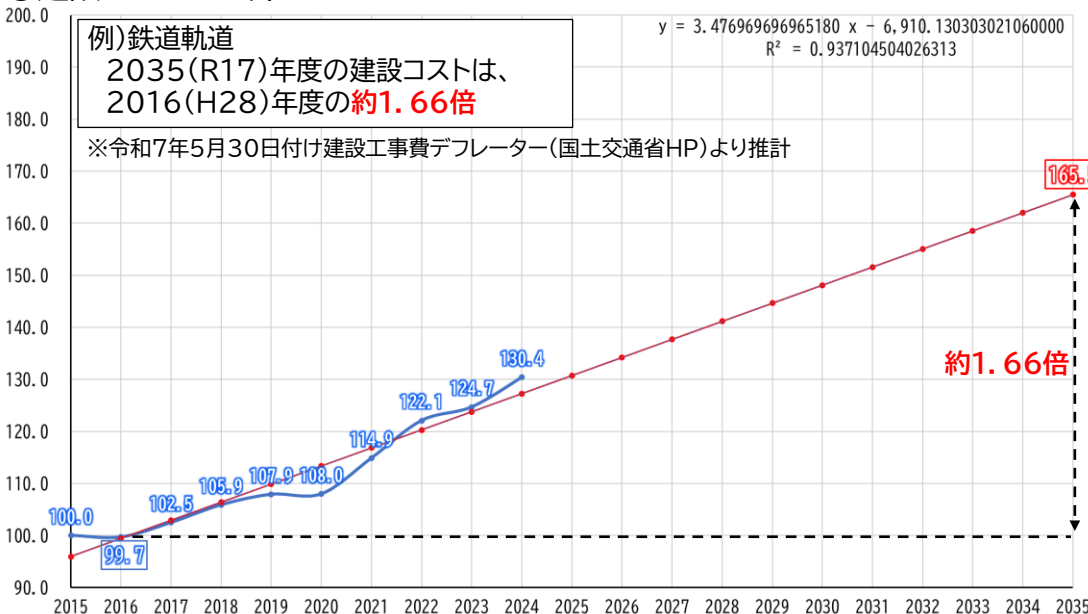
・鉄道概略設計(JR北海道)による高架橋延長の増



(単位:km)

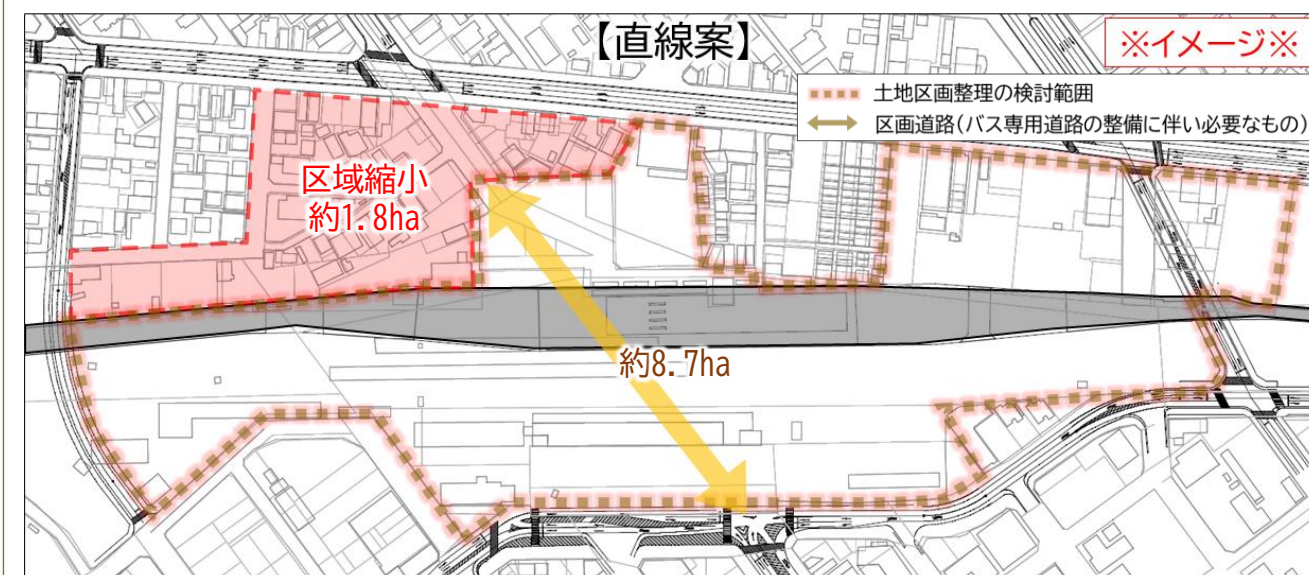
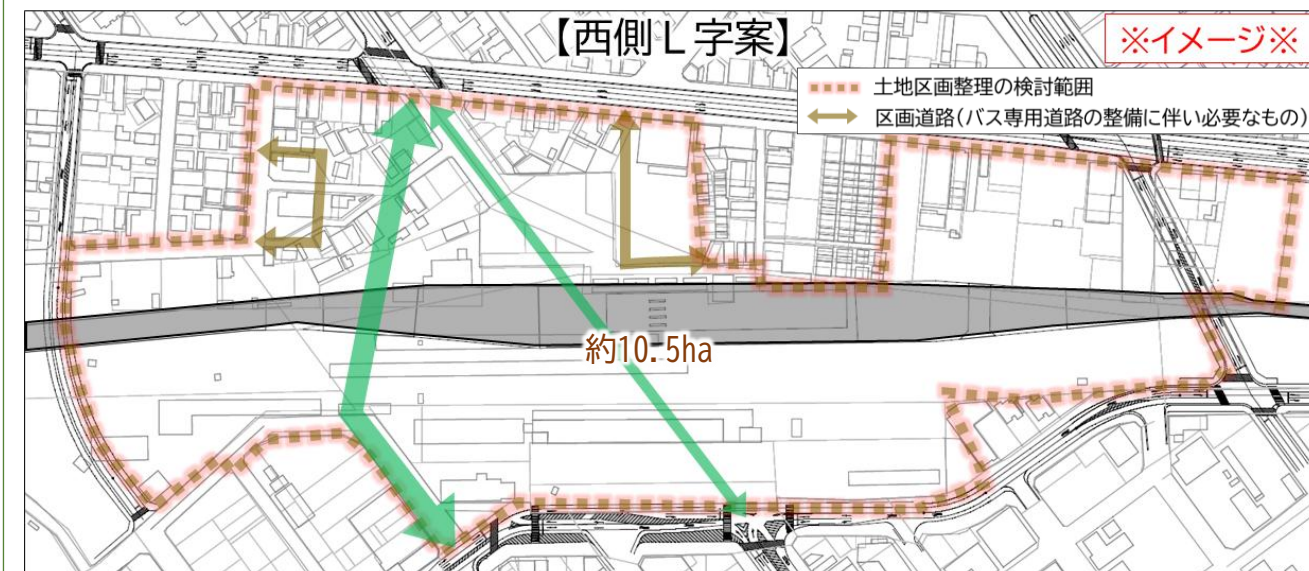
項目	2016 (H28)	2035 (R17)
本線	2.0	2.5
入出区線	0.0	1.4
計	2.0	3.9

② 建設コストの上昇



(3) 土地区画整理事業(西側L字案と直線案の比較)

■ 土地区画整理の検討範囲と補償物件数(想定)



【西側L字案】

- ・検討範囲 : 約10.5ha
- ・補償物件数(想定) : 約34件

(メリット)
・既成市街地の再開発が可能
(デメリット)
・補償物件が多くなり、事業費が増大
・地権者との合意形成に時間がかかる

【直線案】

- ・検討範囲 : 約8.7ha
- ・補償物件数(想定) : 約8件

(メリット)
・補償物件が少なく、事業費を削減できる
・地権者との合意形成が比較的容易
(デメリット)
・既成市街地の再開発は困難に

釧路駅直近の交差道路の線形を西側L字から直線に変更すると
土地区画整理事業の市負担額は、約60億円(R17)→約42億円(R17)
約18億円のコスト削減が可能